# DZIENNIK URZĘDOWY

## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

22 listopada Nr. 27. Rok 1930.

T R E Ś Ć:



## SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

### 210.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 października 1930 r. Nr. I/2/8807/30, o utworzeniu Biura Projektów i Studjów Polskich Kolei Państwowych.**

§ 1.

W przedsiębiorstwie Polskich Kolei Państwowych tworzy się urząd pod nazwą „Biura Projektów i Studjów P. K. P." (nazwane w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia „Biurem"), z siedzibą w Warszawie, podległe bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji.

§ 2.

(1) Zadaniem Biura jest prowadzenie studjów nad stanem technicznym i potrzebą udoskonalenia i rozwoju sieci Polskich Kolei Państwowych, oraz opracowywanie dotyczących projektów ogólnych i szczegółowych, dokonywanie badań technicznych nad ulepszeniem typów budowli i urządzeń kolejowych i sporządzanie dotyczących projektów, opracowywanie norm i przepisów dotyczących budowy i utrzymania kolei, śledzenie za postępem techniki kolejowej, opracowywanie elaboratów w zakresie spraw budowlanych i utrzymania kolei dla międzynarodowych Związków i Kongresów kolejowych i wreszcie dokonywanie wszelkich innych badań i prac technicznych, jakoteż ekonomicznych w dziedzinie podległej Departamentowi Utrzymania i Budowy (V) Ministerstwa Komunikacji.

(2) Biuro sprawuje swe czynności na każdorazowe polecenie Departamentu V Ministerstwa Komunikacji, jeśli zaś występuje z własną inicjatywą, powinno uzyskać na podjęcie danych prac zezwolenie Ministerstwa.

§ 3.

W zakresie swej działalności Biuro porozumiewa się bezpośrednio z Ministerstwem Komunikacji, z wszystkiemi urzędami i organami Polskich Kolei Państwowych, oraz z władzami i instytucjami państwowemi i samorządowemi, z wyjątkiem władz centralnych, z któremi Biuro może porozumieć się tylko przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 4.

Pracownicy Biura są pracownikami przedsiębiorstwa Polskich Kolei Państwowych.

§ 5.

(1) Na czele Biura stoi Naczelnik i dwóch jego zastępców, mianowanych przez Ministra Komunikacji.

(2) Naczelnik Biura ponosi odpowiedzialność za sprawny, celowy i ekonomiczny zarząd Biura, za wszelkie zarządzenia i oświadczenia, wydane przez Biuro, oraz za należyty podział czynności w Biurze.

(3) W stosunku do pracowników Biura i w rozporządzaniu przyznanemi Biuru kredytami, służą Naczelnikowi analogiczne jak Dyrektorowi Kolei Państwowych.

(4) Naczelnik odpowiada za całokształt gospodarki budżetowej Biura, w ramach przyznanych kredytów.

(5) Naczelnik powinien dbać o rozwój i ulepszenia w zakresie działalności Biura i wykazywać w tym względzie inicjatywę.

§ 6.

Biuro dzieli się na pięć Działów:

1) Dział Ogólny,
2) Dział Projektowania Nowych Kolei,
3) Dział Stacyj,
4) Dział Budowli,
5) Dział Urządzeń Kolejowych.

§ 7.

Dział Ogólny obejmuje następujące sprawy:

Studja nad statystyką przewozów kolejowych — Badanie przystosowania istniejących linij do przewozów kolejowych i opracowywanie wniosków co do rozwoju sieci kolejowej — Studja ekonomiczne nad projektowanemi kolejami — Prace nad klasyfikacją istniejących szlaków Polskich Kolei Państwowych, odpowiednio do ich pracy i stanu technicznego — Badanie zasad projektowania kolei z punktu widzenia techniki i ekonomij — Opracowywanie ogólnych przepisów o projektowaniu budowy i utrzymania kolei — Opracowywanie warunków technicznych dla projektowanych kolei — Opracowywanie materjałów dla międzynarodowych Związków i Kongresów — Sprawy osobowe i rachunkowe Biura — Zarząd inwentarzem biurowym i bibljoteką — Sprawy Kancelaryjne.

§ 8.

Dział Projektowania Nowych Kolei obejmuje następujące sprawy:

Studja mapowe nad trasami kolejowemi — Opracowywanie projektów ogólnych i kosztorysów kolei żelaznych — Dokonywanie pomiarów i zdjęć w polu, oraz wytyczanie tras na miejscu.

§ 9.

Dział Stacyj obejmuje następujące sprawy:

Badanie pracy stacyj i węzłów — Studja nad wynikami badań pracy przetokowej na stacjach — Studja nad postępami projektowania stacyj i zastosowania nowych urządzeń stacyjnych — Opracowywanie projektów węzłów i stacyj.

§ 10.

Dział Budowli obejmuje następujące sprawy:

Opracowywanie norm i przepisów budowlanych — Opracowywanie typów podtorza, mostów, nawierzchni i budynków — Studja nad postępami techniczno-budowlanemi.

§ 11.

Dział Urządzeń Kolejowych obejmuje następujące sprawy:

Badania i opracowywania nowych typów urządzeń, służących do wykonywania i zabezpieczenia ruchu — Studja nad sposobami zabezpieczenia przejazdów w poziomie szyn — Przeprowadzanie rewizji istniejących i opracowywanie nowych przepisów, dotyczących budowy i utrzymania urządzeń kolejowych.

§ 12.

(1) Na czele Działów stoją Kierownicy, mia owani przez Ministra Komunikacji, na wniosek Naczelnika Biura.

(2) Kierownik Działu sprawuje kierownictwo prac w Dziale i ponosi odpowiedzialność za należyty bieg spraw w Dziale, za odpowiednie zatrudnienie i należyte użycie podległych mu pracowników, za zgodność wszelkich załatwień ze wskazówkami Naczelnika Biura, za przestrzeganie zasad oszczędności i postanowień Instrukcji Biurowej.

§ 13.

(1) Naczelnika Biura zastępuje, w razie jego nieobecności, pierwszy Zastępca (starszy w służbie), w razie nieobecności zaś także ostatnio wspomnianego, drugi Zastępca.

(2) Kierownika Działu, zastępuje w razie jego nieobecności, referent, wyznaczony przez Naczelnika Biura.

§ 14.

Naczelnik Biura powinien upoważnić swych Zastępców do stałego samodzielnego załatwiania i rozstrzygania części spraw, wchodzących w zakres działalności Biura.

§ 15.

(1) W każdym Dziale jest zatrudniona odpowiednia ilość referentów (starszych i młodszych) i personelu pomocniczego.

(2) Referenci i personel pomocniczy ponoszą odpowiedzialność za załatwianie spraw zgodnie z obowiązującemi przepisami i wskazówkami zwierzchników.

(3) Obowiązki kancelistów i woźnych zawiera Instrukcja Biurowa.

§ 16.

Pracownicy Działów pozostają w bezpośredniej zależności służbowej od Kierowników Działów, ci ostatni zaś od Naczelnika Biura.

§ 17.

(1) Pracownicy otrzymują zlecenia służbowe od Kierowników Działów.

(2) Pracownik, który otrzymał zlecenie bezpośrednio od Naczelnika Biura lub jego zastępcy, powinien zakomunikować je bezzwłocznie przełożonemu Kierownikowi Działu.

§ 18.

(1) Zlecenia wypłaty, podpisane przez Naczelnika Biura, w ramach kredytów przyznanych Biuru, Minis erstwo Komunikacji przekazuje do wypłaty przez Kasę Główną Polskich Kolei Państwowych.

(2) Naczelnik Biura odpowiada za prawidłowość i celowość zarządzanych wypłat.

(3) Likwidację zaopatrzeń emerytalnych, wdowich i sierocych, wymierzonych przez Biuro, oraz inne świadczenia na rzecz wymienionych osób, załatwia Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie.

§ 19.

W sprawach technicznej strony opracowywania pism, oraz w sprawach obiegu pism i akt, ma analogiczne zastosowanie Instrukcja Biurowa dla Oddziałów Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

§ 20.

Biuro ogłasza swoje zarządzenia i komunikaty w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji.

§ 21.

Naczelnik Biura ustala godziny urzędowania zgodnie z ogólnemi zarządzeniami Ministerstwa Komunikacji.

§ 22.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1931 roku.

---

**211.**

**Nr. P. 2/16846/30 z dnia 21 października 1930 r. w sprawie obliczania diet.**

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że w wypadkach, gdy pracownik z braku mieszkania w miejscu służbowem zamieszkuje poza siedzibą urzędową,

należy w razie podróży służbowej obliczać diety z miejsca służbowego danego pracownika a nie z miejsca zamieszkania, jak to zresztą wynika z §§ 2 i 4 rozporzadzenia Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r. o należnościach za podróże służbowe pracowników kolei państwowych (Dz. Ust. R. P. Nr. 99 poz. 860 z 1927 r. i Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 79 z 1928 r.).

---

### 212.

**Nr. I/1/7597/30 z dnia 3 listopada 1930 r. w sprawie ulg przejazdowych na statkach Żeglugi „Jadranska Plovidba D. D. w Susaku". (Jugosławja).**

Ministerstwo Komunikacji Zawiadamia, że Dyrekcja Żeglugi Parowej po morzu Adrjatyckiem „Jadranska Plovidba D. D." w Susaku wyraziła zgodę do wydawania na podstawie wzajemności raz do roku biletów ulgowych z ustępstwem 50% etatowym pracownikom P. K. P., jakoteż tym nieetatowym, którzy służa na kolei niemniej niż 2 lata oraz członkom ich rodzin (żona, dzieci, pasierby do 18, względnie 24 roku życia), pozostającym na wyłącznem utrzymaniu pracownika.

Dla Dyrektorów Departamentów Ministerstwa Komunikacji i Dyrektorów Kolei Państwowych Zarząd wzmiankowanej Żeglugi wyraził gotowość wydawania biletów bezpłatnych.

Prośby o bilety bezpłatne i ulgowe należy przesyłać w języku francuskim bezpośrednio do Zarządu Jadranska Plovidba D. D. w Susaku (Jugosławja).

Bilety dla pracowników rzeczonej Żeglugi wydawać będzie Ministerstwo Komunikacji.

Jednocześnie poleca się Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych uzupełnić stosownie okólnik z dnia 17 października 1925 r. Nr. I/11556/25.

---

### 213.

**Nr. I/1/8510/30 z dnia 21 października 1930 r. w sprawie ulg przejazdowych dla pracowników P. K. P. i członków ich rodzin na Kolejach Łotewskich.**

Generalna Dyrekcja Łotewskich Kolei Państwowych pismem z dnia 18 września r. b. Nr. 8384 wyraziła zgodę na wydawanie na podstawie wzajemności jednorazowych bezpłatnych biletów raz do roku etatowym pracownikom P. K. P. w służbie czynnej i tym nieetatowym, którzy pracują na kolei niemniej niż 2 lata; natomiast członkom ich rodzin (żona jakoteż dzieci i pasierby do 18 względnie 24 roku życia), które są na wyłącznym utrzymaniu pracownika, bilety ulgowe z ustępstwem 50% od ceny normalnej, również raz do roku.

Prośby o ulgi powyższe należy przesyłać w języku francuskim bezpośrednio do:

„Direction Générale des Chemins de fer
de l'Etat Lettonie
à Riga".

Bilety bezpłatne i zaświadczenia na przejazd ulgowy dla pracowników Kolei Łotewskich oraz członków ich rodzin wydawać będzie Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Wilnie.

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji poleca stosownie uzupełnić okólnik z dnia 17 października 1925 r. Nr. I/11556/25.

---

## SPRAWY RUCHOWE.

### 214.

**Nr. IV/4/5820/30 z dnia 22 października 1930 r. w sprawie włączenia wagonów prywatnych do taboru P. K. P.**

Załączając przy niniejszem nowozredagowane „Umowę i Warunki włączenia wagonów prywatnych do taboru P. K. P.", zatwierdzone przez Pana Ministra Komunikacji w dniu 16 października 1930 r. za Nr. IV/4/5820/30, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

**do Umowy:**

1) w art. 4 termin wypowiedzenia Umowy został skrócony z trzech do jednego miesiąca;
2) w art. 5 miejsce Sądu należy wyznaczać w miejscu jednoczesnej siedziby Dyrekcji O. K. P., zawierającej Umowę i Prokuratorji Generalnej R. P. (jej Oddziału lub Delegata), ewentualnie w pobliskiem miejscu siedziby tej ostatniej;

**do Warunków:**

1) wzamian wyszczególnienia odnośnych §§ Taryfy Towarowej wprowadzono ogólnikowe wyrażenia „według Taryfy Towarowej, dzięki czemu przy wszelkich w przyszłości zmianach taryfowych uniknie się konieczności zawierania z właścicielami wagonów dodatkowych umów;
2) w § 2 p. 5 nie wskazano wysokości opłat, związanych z włączeniem wagonów. Firmy, nowowłączające wagony, winny być o wysokości tych opłat każdorazowo powiadamiane przez odnośne Dyrekcje O. K. P. Dotychczasowa wysokość wspomnianych opłat (25 zł. od Umowy i po 2 zł. od każdego włączanego wagonu) pozostaje narazie niezmieniona;
3) § 3 p. 1 uzupełniono wzmianką o nowowydanych Przepisach Technicznych o budowie prywatnych wagonów towarowych;
4) z uwagi, że sprawa budowy nowych wagonów prywatnych została omówiona w § 1 p. 3 b. wyżej wspomnianych Przepisów Technicznych — treść § 3 p. 2 dotychczasowych warunków włączenia w nowozredagowanych Warunkach została opuszczona;
5) w § 6 p. 6 pod wyrażeniem „groźne następstwa" należy rozumieć tak następstwa, zagrażające bezpieczeństwu publicznemu, jak i następstwa, powodujące ubytek lub zepsucie towaru;
6) w § 11 p. 1 pod wyrażeniem „drobna naprawa" należy rozumieć: wymianę zderzaków lub ich części, wymianę kilku szalówek, zagrzanie się osi bez potrzeby wymiany zestawów i t. p.;
7) wobec brzmienia p. 4 § 14 Warunków o pobieraniu opłat za zajęcie torów stacyjnych przez wyłączone z taboru P. K. P. wagony prywatne — skreślono p. 5 § 14 dotychczasowych warunków, orzekający, że od dnia, w którym nastąpił zwrot wagonów właścicielowi kolej nie odpowiada za całość, uszkodzenie, okradzenie lub zaginięcie wagonów.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji poleca:

1) nowozgłaszane włączenia wagonów prywatnych do taboru P. K. P. przeprowadzać już na mocy nowych Umów i Warunków;
2) przystąpić bezzwłocznie do zamiany dotychczasowych Umów na nowe z tem, aby zamiana ta została zakończona najpóźniej do dnia 31 marca 1931 r.;
3) trzecie egzemplarze Umów na włączane wagony należy wysyłać bezzwłocznie do Ministerstwa Komunikacji, Departament IV, bez załączników, t. j. bez warunków włączenia oraz protokółów zdawczo-odbiorczych i oględzin technicznych wagonów, które to dokumenty należy przechowywać w Dyrekcjach O. K. P.;
4) po włączeniu nowozgłaszanych wagonów i zaopatrzeniu ich w odnośne Nr. Nr. i znaki nadsyłać do Departamentu IV i VI wykazy przenumerowania wagonów (wzór Nr. 9) oraz wyłącznie do Departamentu VI — karty inwentarzowe;
5) w art. 2 Umowy ściśle określać, czy firma włączająca jest jednocześnie właścicielką wagonu, czy też tylko dzierżawczynią, i w tym ostatnim wypadku wyszczególniać dokładnie firmę właścicielkę, wynajmującą wagon firmie włączającej;
6) o ile firma włączająca dzierżawi wagony od kilku firm właścicielek, należy zawierać umowę na każdą oddzielną grupę wagonów według firm właścicielek;
7) przy zmianie Umowy na wagony, włączone już do chwili obecnej do taboru P. K. P., zainteresowane firmy winny pokryć jedynie koszty stemplowe; opłat zaś, wyszczególnionych w § 2 p. 5 dotychczasowych warunków, związanych z włączaniem wagonów, pobierać od firm nie należy.

## UMOWA

### o włączeniu wagonów prywatnych do taboru Polskich Kolei Państwowych.

W dniu . . . . . . . . 193 . . roku pomiędzy Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych w . . . . . . działającą w imieniu i na rzecz Przedsiębiorstwa P. K. P., na mocy upoważnienia Ministerstwa Komunikacji z dnia . . . . . . . . . . . . Nr. . . . . . . . z jednej strony, zwanej w Umowie i załączonych warunkach o włączeniu wagonów prywatnych do taboru P. K. P. w skróceniu „Dyrekcją“ lub „Koleją“, a . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . włączając . . . . . wagon . . . prywatn. . . ., zwan. . . . w dalszym ciągu umowy niniejszej w skróceniu „właścicielem“, z drugiej strony, została zawarta Umowa treści następującej:

Art. 1.

Dyrekcja zezwala na włączenie . . . wagon. . . . służąc. . . . do przewozu . . . . . . . . . . . . do taboru Polskich Kolei Państwowych na załączonych Warunkach, stanowiących integralną część Umowy niniejszej.

Art. 2.

. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . jest właścicielem włączon. . . wagon. . . odnajął. . . włączon. . . . wagon. . . od . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . .

Art. 3.

Włączon. . . . . . . . . . wagon. . . . . . otrzymuj. . . . . . cechę P. K. P. i numer . . . . . następując. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . jako też znak . . . . . . . . Wagon przydziela się do stacji macierzystej . . . . . . . . . . . .

Art. 4.

Obie strony mają prawo wypowiedzieć umowę w każdym czasie na miesiąc naprzód. Niezależnie od tego może Dyrekcja uważać Umowę za rozwiązaną w razie niedotrzymania przez właściciela choćby jednego z zobowiązań, wypływających z załączonych Warunków o włączeniu wagonów prywatnych do taboru P. K. P.

Art. 5.

Wszelkie spory, mogące wyniknąć z powodu Umowy niniejszej i jej wykonania, podlegają rozpoznaniu przez Sąd w . . . . . . . . . . . . . . . . .

Art. 6.

Koszty opłat stemplowych od Umowy niniejszej oraz koszty jej sporządzenia ponosi właściciel.

Art. 7.

Prawne miejsce zamieszkania właściciel obiera sobie w . . . . . . . . . . przy ul. . . . . . . . . Nr. . . . . . . Wszelkie wezwania Dyrekcji, przesłane pod tym adresem, będą uważane za doręczone.

Art. 8.

Umowa niniejsza została sporządzona w 3 równobrzmiących egzemplarzach, z których jeden przechowuje się w aktach Dyrekcji, drugi wydaje się właścicielowi, trzeci zaś przesyła się do Wydziału Taborowego Ministerstwa Komunikacji.

. . . . . dnia . . . . . 193 . . roku.

Dyrektor Kolei Państwowych:

Właściciel wagon . . .

## WARUNKI

### WŁĄCZENIA WAGONÓW PRYWATNYCH DO TABORU POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH.

#### § 1. Określanie wagonów prywatnych.

1. Wagony prywatne są to:

A. wagony, stanowiące własność osób lub firm prywatnych lub przez te osoby lub firmy wynajęte do swego wyłącznego użytku od osoby trzeciej lub

od kolei i włączone na podstawie umowy do taboru P. K. P., a mianowicie:

a) wagony-kotły (cysterny), wagony-tanki, wagony z rezerwoarami, beczkami, kadziami, naczyniami glinianemi, konwiami,

b) inne wagony, urządzone specjalnie do przewozu ściśle określonych towarów, nprz. wagony-chłodnie, do przewozu mięsa, ryb, wagony z przyrządami do ogrzewania, z motorami do napędu pomp, z silnikami spalinowemi i t. p.,

B. Wagony zwykłe prywatnych właścicieli (kryte, węglarki, platformy) bez specjalnych urządzeń, służące do przewozu różnych towarów. Wagony te jednak uważane są za wagony prywatne tylko na linjach P. K. P., będących w ich zarządzie kolei prywatnych, po linjach zaś kolei obcych kursują jako zwykłe wagony kolejowe i na tych linjach właściciel nie ma prawa nimi rozporządzać.

2. Decyzja, czy wagon prywatny — w zależności od swego urządzenia i budowy — może być włączony do taboru P. K. P. oraz dopuszczony do kursowania po linjach kolei zagranicznych, należy wyłącznie do Ministerstwa Komunikacji.

## § 2. Włączenie wagonów prywatnych do taboru P. K. P.

1. Podania o włączenie wagonów należy wnosić do tej Dyrekcji Okręgowej Polskich Kolei Państwowych, w obrębie której znajdować się ma ich stacja macierzysta. Umowę zawiera odnośna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, które zastrzega sobie decyzję w każdym poszczególnym wypadku.

2. Zgłaszający wagon do włączenia obowiązany jest zawiadomić właściwą Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych, czy dany wagon jest jego własnością, czy też został wynajęty od osoby trzeciej lub Kolei obcej. W pierwszym wypadku należy dostarczyć Dyrekcji dowód własności, w drugim zaś — wskazać nazwisko lub firmę właściciela wagonu i przedłożyć dokument, stwierdzający, że wagon został jemu odnajęty i że dzierżawca może nim rozporządzać.

Wszelkie późniejsze zmiany prawa własności lub dzierżawy winny być bezzwłocznie podane do wiadomości Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, która jednak może się na te zmiany nie zgodzić i Umowę o włączeniu wagonu rozwiązać.

W stosunku do kolei za właściciela wagonu uważa się tę osobę, która uzyskała włączenie wagonu, której nazwisko lub firma jest uwidoczniona na wagonie.

3. W razie podania danych (punkt 2), niezgodnych z rzeczywistością, zgłaszający do włączenia wagon obowiązany będzie do całkowitego pokrycia wynikłych z tego powodu szkód kolei.

Zarząd P. K. P. nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za następstwa, wynikłe z powodu zmiany właściciela włączonych wagonów, a za wszelkie powstałe z tego powodu szkody i straty odpowiedzialny jest włączający wagon.

4. Wydanie zezwolenia na włączenie znacznej ilości wagonów może być uzależnione od wielkości bocznicy prywatnej, na której włączane wagony mogłyby się pomieścić.

5. Na pokrycie kosztów, związanych z włączeniem wagonów właściciel tychże wagonów obowiązany jest wnieść do kasy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych opłatę, ustaloną przez Ministerstwo Komunikacji.

## § 3. Warunki techniczne budowy wagonów prywatnych.

1. Wagony prywatne pod względem budowy winny odpowiadać:

a) przepisom, obowiązującym na P. K. P., a — o ile mają kursować na kolejach zagranicznych normalnotorowych —

b) przepisom, zawartym w Umowie o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.), — o ile zaś mają kursować na kolejach zagranicznych szerokotorowych —

c) przepisom, zawartym w odnośnych umowach.

d) co do budowy nowych wagonów obowiązują „Przepisy Techniczne o budowie prywatnych wagonów towarowych" z dnia 21/XII. 1929 r. Nr. VI. 3/12428/29.

2. Do podania o włączenie wagonów należy dołączyć rysunek konstrukcyjny i opis techniczny (w języku polskim), sporządzony według wzorów, ustalonych przez Ministerstwo Komunikacji, każdy w dwóch egzemplarzach. W razie, gdy wagony były już poprzednio włączone do taboru P. K. P., jak również w wypadku odnowienia Umowy o włączeniu wagonów, kursujących już po linjach P. K .P. i których oględziny techniczne zostały przez organy P. K. P. już raz dokonane, załączanie rysunków i opisów technicznych nie jest wymagane i wystarcza powołanie się na poprzednie włączenie.

Przy włączaniu wagonów pochodzenia zagranicznego należy przedłożyć wyżej wymienione rysunki i opisy techniczne nawet w tym wypadku, gdy włączane wagony kursowały już poprzednio po linjach innej Kolei.

3. Wszystkie wagony o nośności 15 tonn i większej, zbudowane po 31/XII. 1925 r., powinny być zaopatrzone w hamulec ręczny z budką dla hamulcowego, a niezależnie — w przewód dla hamulca samoczynnego o sprężonem powietrzu.

Budki hamulcowe przy wagonach z naczyniami, zbudowanych po 31/XII. 1925 r., nie mogą posiadać w ścianie od strony naczyń okna lub jakiego innego otworu.

W stosunku do wagonów, zbudowanych przed 31/XII. 1925 r., oraz wszystkich wagonów o nośności mniejszej niż 15 tonn, ilość procentową wagonów, jaka ma być zaopatrzona w hamulec ręczny, określa Kolej z tem zastrzeżeniem, że przynajmniej połowa wagonów, włączonych przez jedną i tą samą osobę lub firmę, musi być zaopatrzona w hamulec ręczny.

Te ostatnie wagony mogą nie posiadać budki dla hamulcowego.

4. Za następstwa sporu patentowego, który ewentualnie wyniklby z powodu rodzaju budowy i wewnętrznego specjalnego urządzenia wagonów prywatnych, odpowiada wyłącznie właściciel tychże wagonów.

5. Oględziny techniczne i objęcie wagonów przez Kolej uskutecznia się w miejscu, wskazanem przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych.

6. Wagony prywatne pochodzenia zagranicznego, zbudowane w zagranicznych fabrykach lub poprzednio włączone do taboru Kolei obcej, mogą być włączone do taboru P. K. P. dopiero po załatwieniu formalności celnych.

7. Przy włączaniu wagonów prywatnych, które były poprzednio włączone do taboru innej Kolei i noszą jeszcze napisy tej Kolei, właściciel powinien dostarczyć dowód, że wagony te zostały wyłączone z taboru tejże obcej Kolei i że odnośna Umowa została rozwiązana.

8. Prawo oceny, czy włączone wagony podczas trwania Umowy znajdują się w takim stanie, że nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu i czy wogóle są zdatne do ruchu, przysługuje wyłącznie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

9. Wszelkie zmiany w budowie i wewnętrznych urządzeniach wagonów prywatnych, włączonych do taboru P. K. P., mogą być dokonywane w czasie trwania Umowy jedynie za zgodą macierzystej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

## § 4. Napisy na wagonach.

1. Wagony prywatnych właścicieli, włączone do taboru P. K. P., winny być zaopatrzone — według przepisów, obowiązujących na P. K. P., — w cechę, numer i znak serji, w napis, wskazujący firmę lub imię i nazwisko właściciela, w nazwę stacji macierzystej, w napis, określający, do jakich przewozów wagon jest przeznaczony, oraz w inne napisy, wymagane przez przepisy kolejowe.

W razie żądania Kolej może zezwolić na umieszczenie na wagonie oprócz nazwiska właściciela również jego rejestrowanej marki ochronnej.

2. Wagony prywatne, wymienione w § 1 A., t. j. wagony ze specjalnemi urządzeniami, otrzymują — oprócz wyżej wymienionych napisów — również znak [P] (prywatny) z prawej strony numeru wagonu, wagony zaś, wymienione w § 1 B., t. j. zwykłe wagony towarowe bez specjalnych urządzeń, otrzymują na tem samem miejscu znak (w) (włączony).

3. Napisy w zasadzie umieszcza właściciel według wskazówek Kolei na swój koszt; na żądanie jednak właściciela napisy te mogą być wykonane przez Kolej na jego rachunek.

4. W czasie trwania Umowy napisy nie mogą być bez zezwolenia macierzystej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych ani usunięte, ani też zmienione.

## § 5. Prawo rozporządzania wagonami.

1. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym — z wyjątkiem wypadków, przewidzianych poniżej w pp. 2 i 3, — przysługuje wyłącznie właścicielowi wagonu.

Wagonem próżnym, oznaczonym znakiem [P], rozporządza właściciel zapomocą sporządzonego przez siebie — w myśl przepisów taryfowych — listu przewozowego, który przesyła na stację nadania wagonu próżnego.

Wagonem próżnym, oznaczonym znakiem (w), rozporządza właściciel zapomocą pisemnego zlecenia.

2. Osoba trzecia, nadająca do przewozu wagon prywatny w stanie ładownym lub próżnym, obowiązana jest złożyć stacji nadania równocześnie z listem przewozowym lub zleceniem właściciela pisemne zaświadczenie o zgodzie tegoż na dany przewóz wagonu. Na czas trwania tego przewozu zawiesza się prawo właściciela rozporządzania wagonem, a do udzielania dodatkowych zleceń uprawniony jest nadawca wagonu.

Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane w tych wypadkach, kiedy odbiorca wagonu, wysłanego przez właściciela w stanie próżnym, nadaje go w stanie załadowanym na tej samej stacji, na którą przybył wagon próżny. Odbiorca przesyłki, która przybyła w wagonie prywatnym, może jednak rozporządzać wagonem wyłącznie pod warunkiem okazania wyżej wspomnianego zaświadczenia.

3. W braku odmiennego zlecenia właściciela Kolej ma prawo opróżnione wagony prywatne zwracać na stację macierzystą na rachunek właściciela, sporządzając w jego imieniu: na wagony, oznaczone znakiem [P], list przewozowy, na wagony zaś, oznaczone znakiem (w), — cedułę przewozową.

Tak samo postępuje Kolej w tych wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny, przybyły pod naładunek, nie zostanie załadowany w ciągu 8-iu dni, o ile w tym terminie nie nadejdzie odmienne zlecenie właściciela. Nie dotyczy to jednak wagonów, stojących na bocznicach prywatnych.

4. Kolej zastrzega sobie prawo użycia wagonów, oznaczonych znakiem (w), powracających w stanie próżnym ze stacji wyładowania do stacji macierzystej, dla załadowania ich przesyłkami w kierunku stacji macierzystej.

## § 6. Warunki przewozowe wagonów ładownych.

1. Przewóz towarów w wagonach prywatnych w komunikacji wewnętrznej dokonywa się według obowiązującej na P. K. P. Taryfy Towarowej, w komunikacji zaś z zagranicą — według Taryfy Międzynarodowej dla przewozu przesyłek towarowych.

2. Do wagonów prywatnych nie wolno właścicielowi ładować innych towarów jak tylko te, do których przewozu są one przeznaczone (§ 4 p. 1), lub których przewóz w nich jest dopuszczony podług postanowień taryfy.

3. Kolej nie odpowiada za specjalne urządzenia techniczne wagonów prywatnych, ani za brak lub uszkodzenie towaru, powstałe wskutek niedokładności tych urządzeń. Obsługa specjalnych urządzeń wagonów prywatnych należy do właściciela.

4. Naładowanie i wyładowanie towarów z wagonów prywatnych wykonywa nadawca, względnie odbiorca, ponosząc całkowitą odpowiedzialność za sposób wykonania tych czynności oraz za zachowanie niezbędnych warunków bezpieczeństwa.

5. W razie przekroczenia terminu dostawy przesyłek, przewożonych w wagonach prywatnych, odpowiedzialność Kolei nie zwiększa się z tytułu

opóźnionego zwrotu wagonu. Bieg terminu dostawy tych przesyłek wstrzymuje się na czas przerwy w przewozie, spowodowanej koniecznością naprawy wagonu prywatnego.

6. W razie konieczności przeładowania w drodze specjalnego wagonu prywatnego, oznaczonego znakiem [P], Kolej winna zwrócić się po niezbędne wskazówki do nadawcy. Jeśli nadawca nie udzieli żadnych wskazówek lub gdy zwłoka połączona jest z groźnemi następstwami, Kolej ma prawo dokonać przeładowania na koszt i odpowiedzialność nadawcy.

7. Postanowienia Taryfy Towarowej wewnętrznej oraz międzynarodowej, odnoszące się do uznania przesyłki za zaginioną względnie do odnalezienia przesyłki, nie mają zastosowania do wagonów prywatnych.

8. Za przetrzymania ładownych lub próżnych wagonów prywatnych na torach stacyjnych pobiera się opłaty za zajęcie torów według taryfy; postój zaś tychże wagonów na bocznicach prywatnych opłacie nie podlega.

### § 7. Warunki przewozowe wagonów próżnych.

1. Za przewóz próżnych wagonów prywatnych pobiera się przewoźne według taryfy obowiązującej.

2. Próżne wagony prywatne, oznaczone znakiem [P], powinny być nadawane do przewozu w komunikacji wewnętrznej za listami przewozowemi, sporządzonemi według postanowień Taryfy Towarowej, w komunikacji zaś z zagranicą — za międzynarodowemi listami przewozowemi.

Próżne wagony prywatne, oznaczone znakiem (W), przewozi się za cedułami przewozowemi.

3. Przesyłka próżnego wagonu prywatnego nie może być obciążona zaliczeniem, ani też deklarowaniem wartości dostawy. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy wagonu próżnego, oznaczonego znakiem [P], Kolej odpowiada jedynie wobec właściciela wagonu w granicach, przewidzianych w Taryfie Towarowej wewnętrznej względnie w taryfie Międzynarodowej. Za termin dostawy wagonu próżnego, oznaczonego znakiem (W). Kolej nie odpowiada.

4. W razie zatrzymania w drodze próżnego wagonu prywatnego z powodu zepsucia, uniemożliwiającego dalszy jego bieg, stacja zatrzymania wagonu winna zawiadomić o tem wysyłającego wagon, obciążając przesyłkę kosztem tegoż zawiadomienia.

5. Przewoźne za wszelkie próżne przebiegi wagonów prywatnych właścicieli, dokonane przed zawarciem Umowy o włączeniu ich do taboru P. K. P., jak również po jej rozwiązaniu, winny być obliczane według Taryfy Towarowej jak za tabor kolejowy na własnych kołach.

### § 8. Stacja macierzysta.

1. Dla wagonów prywatnych właścicieli, które mają być włączone do taboru P .K. P., właściwa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych — w porozumieniu z właścicielem — wyznacza stację macierzystą.

2. Wagony prywatne w czasie postoju powinny w zasadzie znajdować się na torach (bocznicach) prywatnych stacji macierzystej. W wypadkach, gdy — w braku bocznicy prywatnej lub jej zajęcia — wagony prywatne deponowane są na torach stacyjnych, Kolej pobiera opłatę taryfową za zajęcie swych torów (§ 6 p. 8).

3. W razie zajęcia bocznicy prywatnej i torów stacyjnych na stacji macierzystej Kolej jest uprawniona — po uprzedniem powiadomieniu właściciela — zarządzić wysłanie czasowo nadmiaru wagonów prywatnych do jednej z pobliskich stacji za opłatą należności według taryfy.

### § 9. Odpowiedzialność właściciela.

Właściciel wagonów odpowiada wobec Kolei i osób trzecich za wszystkie szkody, spowodowane przez specjalne urządzenia wagonów lub ich obsługę.

### § 10. Odpowiedzialność Kolei.

1. Kolej odpowiada za zaginięcie, zniszczenie, uszkodzenie lub okradzenie wagonu prywatnego tylko w wypadkach, wynikłych z udowodnionej winy P. K. P.; nie odpowiada natomiast za zaginięcie, zniszczenie i uszkodzenie wagonu, wynikłe wskutek siły wyższej lub innego nieuchronnego wypadku, jak również za te uszkodzenia, jakie powstaną w wagonie skutkiem jego zepsucia się (pęknięcia osi, obręczy i t. p.) nie z udowodnionej winy P. K. P. lub jej funkcjonarjuszy.

Co się tyczy wagonów z naczyniami glinianemi Kolej odpowiada za uszkodzenie naczyń tylko w tych wypadkach, w których równocześnie nastąpiło znaczniejsze uszkodzenie wagonu z powodu zderzenia, spowodowanego z udowodnionej winy P. K. P.

2. Kolej nie ponosi odpowiedzialności, gdy wskutek nieszczelności cystern lub innych zbiorników albo też wadliwej konstrukcji zaworów nastąpi ubytek lub zepsucie się towaru.

3. Odszkodowania za zaginięcie lub całkowite zniszczenie wagonu przyznawane są według Umowy R. I. V.

4. Żądanie odszkodowań winien zgłaszać wyłącznie właściciel wagonu do tej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z którą była zawarta Umowa o włączeniu wagonu do taboru P. K. P.

5. Niemożność korzystania z wagonów prywatnych z powodu niezdolności ich do biegu, naprawy lub rewizji nie uprawnia właściciela do żądania od Kolei jakichkolwiek odszkodowań.

### § 11. Utrzymanie (konserwacja) wagonów prywatnych.

1. Kolej uskutecznia na koszt własny smarowanie trących się części wagonów prywatnych oraz drobną naprawę bieżącą, niewymagającą odstawienia wagonów do warsztatów; natomiast naprawę bieżącą, wymagającą odstawienia wagonów do warsztatów, rewizję okresową, naprawę główną oraz czyszczenie wagonów uskutecznia Kolej na koszt właściciela, który winien pokryć wynikłe z tego tytułu koszty (na zasadzie rachunków Kolei) wraz z doliczonym dodatkiem procentowym od robocizny, ustalony przez Ministerstwo Komunikacji na pokrycie kosztów administracyjnych.

Na pokrycie należności, przypadających Kolei z tytułu wykonania robót, określonych w ustępie

poprzednim, właściciele wagonów — przed przystąpieniem przez Kolej do wykonania robót — winni na żądanie właściwej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych opłacić koszt robót w wysokości, wskazanej przez warsztat zajęty wykonaniem roboty. Ostateczny obrachunek następuje po dokonaniu robót.

Wzamian jednak opłacania kosztu robót gotówką zgóry właściciel wagonów może w porozumieniu z właściwą Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych złożyć zabezpieczenie tych należności w formie, przepisanej przez Ministerstwo Skarbu.

Kolej nie jest obowiązana naprawiać specjalnych części wagonów, może to jednak wykonać według swego uznania.

Właścicielowi wagonów lub jego przedstawicielowi przysługuje prawo obecności przy sporządzaniu przez warsztaty kolejowe wykazu robót, jakie mają być wykonane.

2. Na skutek żądania Kolei — ze względów ruchowych lub bezpieczeństwa — właściciel obowiązany jest wykonać przy swoich wagonach w najkrótszym czasie na koszt własny wszelkie urządzenia, zmiany i ulepszenia (zatem także dotyczące wzmocnienia budowy i wymiany kół).

3. Naprawy wagonów prywatnych, których koszt obciąża Kolej, dokonywują się na torach lub w warsztatach kolejowych. Wszystkie inne naprawy — w zależności od życzenia właściciela wagonów — dokonywują się w warsztatach kolejowych lub też — za zgodą macierzystej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych — w warsztatach prywatnych krajowych.

W tym ostatnim wypadku właściciel obowiązany jest:

a) złożyć w odnośnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych każdorazowo deklarację z wyjaśnieniem, gdzie według jego życzenia wagony jego mają być naprawione, oraz

b) pokryć koszty delegacji przedstawiciela Kolei dla odbioru technicznego wagonów, wychodzących z naprawy.

W razie niezłożenia powyższej deklaracji naprawy wagonów dokonywują warsztaty kolejowe.

4. Wszystkie części zapasowe, potrzebne do naprawy wagonów, jako to: zestawy kołowe, komplety maźnic z panwiami i szczotkami, komplety zderzaków, resorów, klocków hamulcowych i sprzęgieł, właściciel winien — według swego uznania — dostarczyć dla utworzenia zapasu zaraz po podpisaniu Umowy o włączeniu wagonów w ilości, wskazanej przez Dyrekcję Kolei, lub też zobowiązać się dostarczyć je w miarę potrzeby na swój koszt do tych warsztatów, w których odbywa się naprawa wagonów. W tym ostatnim wypadku Kolei przysługuje również prawo użycia do naprawy wagonu prywatnego własnych części zapasowych na koszt właściciela wagonu. W wypadku, gdy w myśl punktu 1 § 10 naprawa winna być dokonana na koszt Kolei, rzeczywista wartość użytych przy naprawie, a dostarczonych przez właściciela części zapasowych, podlega zwrotowi właścicielowi wagonu.

5. W wypadku, gdy naprawę wagonu uskutecznia Kolej na koszt właściciela, uzyskany przy naprawie złom metalowy i wymienne części składowe metalowe winny być zwrócone właścicielowi. Jeżeli jednak właściciel w przeciągu miesiąca od dnia otrzymania zawiadomienia nie zabierze na swój koszt wspomnianego materjału, materjał ten przechodzi na własność Kolei.

6. Na czas trwania naprawy wagonu prywatnego Kolej nie jest obowiązana wzamian tegoż dostarczać właścicielowi innego wagonu.

### § 12. Ubezpieczenie od ognia.

Kolej nie ubezpiecza wagonów prywatnych od ognia, ani też od szkód, wyrządzonych przez ogień.

### § 13. Obchodzenie się z cysternami.

W sprawie obchodzenia się z wagonami - kotłami (cysternami), z wagonami z rezerwoarami, zbiornikami i t. p. wagonami prywatnemi, które służą do przewozu towarów płynnych i gazów, obowiązują przepisy bezpieczeństwa, zawarte w Umowie o wzajemnem używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.).

### § 14. Wyłączenie wagonów prywatnych z taboru P. K. P. i zwrot ich właścicielowi.

1. Po rozwiązaniu Umowy o włączeniu wagonów do taboru P. K. P. Kolej zarządza protokólarne oddanie wagonów właścicielowi na jego koszt.

2. Wagony powinny być zwrócone właścicielowi po uskutecznieniu naprawy, obowiązującej Kolej § 11 p. 1), i po usunięciu z nich napisów kolejowych. Usunięcie to wykonywa właściciel wagonów lub Kolej na jego koszt.

3. Oddanie wagonów winno nastąpić na stacji macierzystej. Obowiązkiem właściciela jest, ażeby jego wagony, które mają być wyłączone z taboru P. K. P., znalazły się na czas na stacji macierzystej.

4. Po dokonaniu oddania przez Kolej wagonów prywatnych właściciel winien zabrać te wagony z torów stacyjnych, w przeciwnym zaś razie obowiązany jest wnosić opłaty według Taryfy Towarowej za zajęcie torów stacyjnych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 53383. 21.XI.30. 8.500.

**WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—**
**Pojedyńczy numer — groszy 50.**

# DZIENNIK URZĘDOWY
## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

16 grudnia Nr. 28. Rok 1930.

## TREŚĆ:



## SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

### 215.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 listopada 1930 r. Nr. I/2/5110/30 o utworzeniu Oddziałów Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie.**

CZĘŚĆ I.

**Organizacja Oddziałów.**

§ 1.

(1) W Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie tworzy się organa Wydziałów Ruchu na linji, pod nazwą „Oddziały Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych".

(2) Ilość, granice i siedziby Oddziałów Ruchu, w każdej z wymienionych wyżej Dyrekcyj, ustali osobne rozporządzenie.

(3) Przez wyrażenie „Oddział Ruchu" („Oddział"), używane w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia, należy rozumieć Oddziały Ruchu tylko w wymienionych wyżej trzech Dyrekcjach.

§ 2.

Zadaniem Oddziałów Ruchu jest kierowanie ruchem i bezpośredni nadzór nad jego bezpieczeństwem i regularnością, współdziałanie w gospodarce taborem kolejowym ze stanowiska ruchu, oraz regulowanie zastępstw pracowników ruchu, pełniących służbę w turnusach.

§ 3.

Oddziały Ruchu, jako organa Dyrekcji eksponowane na linji, nie stanowią instancji pośredniej między podległemi im urzędami wykonawczemi (stacjami) a Dyrekcją.

§ 4.

Bezpośredni nadzór nad działalnością Oddziałów Ruchu sprawuje Naczelnik Wydziału Ruchu.

§ 5.

Oddziały Ruchu znoszą się w zakresie swej kompetencji z innemi Dyrekcjami i z innemi Wydziałami własnej Dyrekcji za pośrednictwem Wydziału Ruchu, w którego skład wchodzą. Z wszelkiemi innemi Oddziałami i urzędami wykonawczemi własnej oraz innych Dyrekcyj, Oddziały Ruchu znoszą się bezpośrednio.

§ 6.

(1) Na czele Oddziału Ruchu stoi Kierownik, mianowany przez Ministra Komunikacji, podległy bezpośrednio Naczelnikowi Wydziału Ruchu.

(2) Stanowisko Kierownika Oddziału Ruchu odpowiada hierarchicznie stanowisku Kierownika Działu w Wydziale Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

§ 7.

(1) Kierownik Oddziału decyduje we wszystkich sprawach wchodzących w zakres działania Oddziału, spełnia czynności kontrolne w granicach kompetencji Oddziału i jest odpowiedzialny za całokształt czynności Oddziału i zgodność ich z obowiązującemi przepisami.

(2) Kierownik Oddziału wyjeżdża służbowo stosownie do obowiązujących instrukcyj, okólników i poleceń Naczelnika Wydziału, oraz, w razie potrzeby, z własnej inicjatywy.

(3) W stosunku do pracowników zatrudnionych w biurze Oddziału, przysługują Kierownikowi uprawnienia analogiczne jak Naczelnikowi Wydziału Dyrekcji.

§ 8.

Gdy Kierownik Oddziału nie może pełnić swych funkcyj zastępuje go jeden z pracowników Oddziału, wyznaczony przez Dyrektora Kolei Państwowych.

§ 9.

Co do zasad opracowywania pism, jakoteż w sprawach obiegu pism i akt w Oddziale, mają analogiczne zastosowanie przepisy Instrukcji Biurowej dla Oddziałów Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych i miejscowych organów Polskich Kolei Państwowych (A4).

CZĘŚĆ II.

**Szczegółowy zakres działania Oddziałów Ruchu.**

§ 10.

Do zakresu działania Oddziału Ruchu należy:

1) czuwanie nad bezpieczeństwem ruchu, w szczególności nad wykonywaniem przepisów i zarządzeń, wydanych w sprawach bezpieczeństwa ruchu, oraz wydawanie, we własnym zakresie działania, potrzebnych w tym kierunku zarządzeń;

2) regulowanie ruchu (służba dyspozytorska), w szczególności:

a) regulowanie ruchu pociągów, nadzór nad prawidłowym ich biegiem, oraz badanie doniesień o niedokładnościach w ich ruchu;

b) nadzór nad zestawieniem i zaopatrywaniem pociągów, zgodnie z obowiązującemi przepisami;

c) nadzór nad obrotem wagonów, t. j. nad uproszczeniem i przyśpieszeniem manipulacyj przetokowych, naładunkowych, wyładunkowych i t. p., jakoteż nad pełnem wyzyskaniem ładowności wagonów i prawidłowemu ich załadowywaniem;

d) zapobieganie zatorom na stacjach;

e) przedstawianie Naczelnikowi Wydziału Ruchu wniosków o zwiększenie lub zmniejszenie ilości pociągów;

f) uruchomianie, w obrębie Oddziału, w miarę potrzeby ruchu, dodatkowych pociągów towarowych, w porozumieniu z zainteresowanemi organami, oraz odwoływanie pociągów towarowych, rozpoczynających swój bieg w obrębie Oddziału;

g) wyznaczanie, na podstawie ustalonego rozkładu jazdy, pociągów gospodarczych, w porozumieniu z zainteresowanemi organami kolejowemi;

h) uruchomianie, w razie wypadków kolejowych, w porozumieniu z zainteresowanemi organami, pociągów ratunkowych, oraz wyznaczanie, w razie koniecznej potrzeby, nadzwyczajnych pociągów pasażerskich względnie skierowywanie pociągów stałych drogą okrężną;

j) ustalanie przyczyn wypadków kolejowych, oraz wydawanie zarządzeń celem zabezpieczenia ładunków i bagażu przed zniszczeniem i kradzieżą, oraz wydawanie innych potrzebnych zarządzeń zapobiegawczych;

k) współudział w dochodzeniach w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych oraz rejestrowanie wypadków kolejowych;

3) nadzór nad wykonywaniem przez stacje dyspozycyj Dyrekcji o rozdziale wagonów, oraz nad kolejnością podstawiania wagonów pod naładunek;

4) kierownictwo pracą parowozów oddanych do ruchu, oraz, w porozumieniu z właściwemi organami służby mechanicznej, przesyłanie parowozów, czynnych w obrębie Oddziału; rejestracja ilostanu i obrotu parowozów oraz nadzór nad ich obrotem i należytem wyzyskaniem; przedstawianie wniosków co do pracy manewrowej parowozów na stacjach, zmniejszenie ich ilości, oraz regulowanie, kontrola i rejestracja wykonania i wydajności tej pracy;

5) regulowanie zastępstwa pracowników ruchu, pełniących służbę turnusową, w razie niemożności pełnienia przez nich obowiązków; przedstawianie

Dyrekcji spraw zastępstwa, w razie niemożności uregulowania ich we własnym zakresie działania;

6) tymczasowe zawieszanie w służbie personelu ruchu, w granicach przysługujących organowi kontrolnemu przeprowadzającemu rewizję lub dochodzenie;

7) nakładanie na personel ruchu kar upomnienia, oraz pieniężnych kar porządkowych do wysokości 3% miesięcznego uposażenia lub wynagrodzenia;

8) sprawy dotyczące pracowników biura Oddziału, oraz sprawy finansowo - gospodarcze biura.

CZĘŚĆ III.

**Postanowienia przejściowe i końcowe.**

§ 11.

Do czasu ustalenia jednolitej organizacji Oddziałów Ruchu na całej sieci P. K. P., można, za pozwoleniem Ministra Komunikacji, przydzielić Oddziałom Ruchu poszczególnych Dyrekcyj, sprawy zbierania sytuacji wagonowej i zapotrzebowania na wagony, oraz rozdziału wagonów i dyspozycyj dotyczących przesuwania próżnego taboru, wynikających z rozdziału wagonów pod naładunek na podstawie zarządzeń Dyrekcji Okręgowej, jak również sprawy kontroli wykonania.

§ 12.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1931 roku.

§ 13.

Ilość etatów osobowych dla każdego Oddziału, na czas od 1 lutego do końca marca 1931 r., ustali osobne zarządzenie Ministerstwa Komunikacji, w granicach obowiązującego budżetu.

---

**216.**

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 listopada 1930 r. Nr. I/2/8348/30 o wydaniu Instrukcji Biurowej dla D. O. K. P.**

Niniejszem zatwierdzam Instrukcję Biurową dla Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych, która ukaże się w osobnem wydaniu.

Instrukcja wchodzi w życie 1 stycznia 1930 r.

Dyrektorów Kolei Państwowych czynię osobiście odpowiedzialnymi za należyte i terminowe wprowadzenie w życie powyższej Instrukcji.

---

**217.**

**Nr. P. 2/22301/30 z dnia 4 listopada 1930 r. w sprawie czasu służby zaliczalnego do starszeństwa pracowników Polskich Kolei Państwowych.**

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że jako datę wstąpienia na służbę w myśl postanowień § 5 „Przepisów o listach starszeństwa pracowników Polskich Kolei Państwowych" (Dz. U. M. K. Nr. 22/1929 poz. 177) należy uważać datę, od której liczy się czas służby, ustalonej na zasadzie § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) i rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 maja 1930 r. Nr. P/2/121/30 o ustalaniu czasu służby pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. M. K. Nr. 14, poz. 106).

---

**218.**

**Nr. I. 1/9509/30 z dnia 3 października 1930 r. w sprawie ulg przejazdowych na Niemieckich kolejach prywatnych.**

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że Zarząd Towarzystwa Niemieckich Kolei prywatnych wyraził zgodę na przyznanie, na podstawie wzajemności, pracownikom Polskich Kolei Państwowych ulg przejazdowych, a mianowicie:

**a) biletów bezpłatnych jednorazowych raz do roku:**
etatowym pracownikom oklejowym i tym nieetatowym, którzy służą na Kolei nie mniej niż 2 lata;

**b) ulgowe za 50% ceny taryfowej również raz do roku:**
żonom i dzieciom, wzgl. pasierbom, wymienionych pod a) pracowników, gdy dzieci (pasierby) są na zupełnem utrzymaniu rodziców — do lat 18, a do lat 24, jeżeli uczęszczają do zakładów naukowych i są stanu wolnego.

Prośby o bilety bezpłatne, i ulgowe należy przesyłać w języku polskim w/g adresu:

Direktion der Lübeck — Büchener
Eisenbahngesellschaft
in Lübeck
Deutschland

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji poleca Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych stosownie uzupełnić okólnik z dnia 17 października 1925 r. Nr. I/1/11556/25.

---

## SPRAWY FINANSOWE.

**219.**

**Rozporządzenie Ministra Skarbu, wydane w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu oraz z Najwyższą Izbą Kontroli, zmieniające instrukcję z dnia 15 listopada 1928 r. w sprawie opłat stemplowych od pism, wiążących się z umowami, zawieranemi przez urzędy państwowe oraz przez zakłady i przedsiębiorstwa państwowe („Monitor Polski" Nr. 287 z r. 1928).**

(Przedruk z Monitora Polskiego Nr. 202 z dnia 2 września 1930 r.).

Uzupełnienie do Rozporządzenia Ministra Skarbu z 15 listopada 1928 r. w przedmiocie opłat stemplowych od pism, wiążących się z umowami, zawieranemi przez Urzędy państwowe oraz Zakłady i przedsiębiorstwa państwowe — ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 3, poz. 38 z dnia 25/III. 1929 r.

§ 1. Instrukcja z dnia 15 listopada 1928 r. w sprawie opłat stemplowych od pism, wiążących się z umowami, zawieranemi przez urzędy państwowe

oraz przez zakłady i przedsiębiorstwa państwowe („Monitor Polski" Nr. 287 z r. 1928; Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 36, poz. 410), ulega następującym zmianom:

1) W § 2 po punkcie „j" wstawia się następujące dwa dalsze punkty:

„k) W tych samych rozmiarach, jakie określono wyżej w punkcie „j" przyznaje się niniejszem, a mianowicie na podstawie art. 3 (punktu 5) oraz art. 5 ustawy z dnia 25 listopada 1925 r. o popieraniu Polskiej Żeglugi Morskiej (Dz. U. R. P. Nr. 125, poz. 891), utrzymanej w mocy w ustępie ostatnim art. 171 u. o. s., zwolnienie od opłat stemplowych: Skarbowi Państwa, o ile chodzi o pisma tyczące się statków morskich, których zarząd jest powierzony państwowej Szkole Morskiej lub Urzędowi Morskiemu lub Morskiemu Instytutowi Rybackiemu.

l) W tych samych rozmiarach, jakie określono wyżej w punkcie „j", jest zwolnione od opłat stemplowych przedsiębiorstwo państwowe „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" a mianowicie na mocy art. 6 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 379)".

2) Ustęp przedostatni § 3 otrzymuje brzmienie następujące:

„Poza przypadkami wyjątkowemi, wymienionemi wyżej w punktach „a" — „l", Państwo Polskie jako takie nie jest zwolnione od opłat stemplowych".

3) W § 5 przy wyrazie ostatnim („umowy" umieszcze się odsyłacz następującej treści:

**) Patrz nadto § 7a).

4) Po § 7 umieszcza się następujący § 7a): „Jeżeli pismo, stwierdzające umowę, z istoty swej ma być zaopatrzone tylko w jeden podpis i to nie w podpis urzędu, zawierającego umowę, lecz w podpis współkontrahenta, to współkontrahent ma wręczyć urzędowi, zawierającemu umowę, jednocześnie z podpisanem przez siebie pismem, stwierdzającem zawarcie umowy, znaczki stemplowe (§ 6), względnie pokwitowanie kasy skarbowej (§ 7). Jeśliby tego nie uczynił, to urząd, zawierający umowę, przesyła Urzędowi Skarbowemu Podatków i Opłat Skarbowych (względnie Urzędowi Opłat Stemplowych), w którego okręgu urząd, zawierający umowę ma siedzibę, „zawiadomienie o dostrzeżonem naruszeniu ustawy o opłatach stemplowych" według wzoru 5 do § 75 r. w. s. Urząd Skarbowy na podstawie tego zawiadomienia wymierzy opłatę wraz z podwyżką stemplową (art. 42 u. o. s.).

Urząd, zawierający umowę, ma we właściwym czasie zawiadomić współkontrahenta o powyższym jego obowiązku oraz o skutkach niedopełnienia go, podając zarazem kwotę opłaty oraz czy opłata ma być uiszczona znaczkami stemplowemi, czy gotówką; w tym ostatnim wypadku urząd ma wręczyć współkontrahentowi polecenie poboru (§ 7).

Postępowanie urzędu, zawierającego umowę, po dostarczeniu przez współkontrahenta znaczków stemplowych, względnie pokwitowania kasy skarbowej, normują §§ 6 i 7.

Postępowanie, unormowane w niniejszym paragrafie, ma być stosowane w szczególności w przypadku, gdy przyjęcie oferty (zamówienia) jest umieszczone na tym samym papierze, na prótym jest wypisana oferta (§ 19, ustęp drugi, zdanie drugie oraz ustęp trzeci, zdanie drugie), jak również w razie sporządzenia obligu (art. 114 u. o. s.), na mocy którego wierzycielem jest osoba, reprezentowana przez urząd, wymieniony w § 3 (oblig zatem podpisany tylko przez współkontrahenta, jako dłużnika).

5) W § 11 ulega skreśleniu zdanie ostatnie ustępu pierwszego.

6) Po § 11 umieszcza się następujący nowy § 11a: „Opłata stemplowa od umowy, na mocy której urząd bierze w najem nieruchomość (lokal), może być uiszczona ratami w ten sposób, że urząd potrąci poszczególne raty opłaty od poszczególnych rat czynszu najmu (komornego); każda rata opłaty wynosi w tym wypadku (w myśl art. 88 u. o. s.) 1% (z dodatkiem 10%) od danej raty czynszu najmu; jeżeli jednak jedna ze stron jest osobiście zwolniona od opłaty na mocy art. 16 u. o. s., to rata opłaty wynosi 1/2% (z dodatkiem 10%-owym) od danej raty czynszu najmu.

W przypadkach, o których mowa w niniejszym §-ie, urząd, zawierający umowę, ma sporządzić decyzję, wyjaśniającą zasady uiszczenia opłaty zgodnie z ustępem pierwszym niniejszego paragrafu Na obu egzemplarzach pisma, stwierdzającego umowę, urząd zamieszcza następujące zaświadczenie: „Opłata stemplowa zostanie uiszczona ratami (§ 11a i. s. u.) . . . . 19 . . . r.".

7) W § 12, w zdaniu pierwszem, liczbę „11" zastępuje się oznaczeniem „11a".

8) W § 13, w ustępie pierwszym, tekst: „(w przypadkach, których tyczy się § 8, ewentualnie też § 12)" zastępuje się tekstem następującym: „(w przypadkach, których tyczą się §§ 8 i 11a, ewentualnie też § 12)".

W tymże § 13 ustęp drugi otrzymuje brzmienie następujące: „Przy umowach tego rodzaju urząd, zawierający umowę, ma jak najrychlej sporządzić decyzję, przewidzianą w §§ 9 względnie 10, 11, 11a lub 12".

9) Numer odsyłacza do § 18, wyrażony mylnie liczbą 7, prostuje się na 12.

10) W § 19 przy końcu ustępu drugiego umieszcza się odsyłacz następującej treści:

[18]) Patrz § 7a).

11) W zdaniu pierwszem § 26 po wyrazach „rachunek nieopłacony" umieszcza się wyrazy: „lub niedostatecznie opłacony".

12) We wzorze 3 (do § 15) nagłówek „kwota należna" dotyczy tylko kolumn 8 i 9 a nie kolumn 8 — 10.

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w „Monitorze Polskim".

Warszawa, dnia 11sierpnia 1930 r.

Kierownik Ministerstwa Skarbu:

(—) *Ignacy Matuszewski.*

Za Ministra Przemysłu i Handlu:

(—) *Kożuchowski,*
Podsekretarz Stanu

## SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

### 220.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1930 r. Nr. III/4/N/16269/30 o wydaniu „Przepisów służbowych o odprawie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych".**

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy służbowe o odprawie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, które ukażą się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1931 r.

## SPRAWY RUCHOWE.

### 221.

**Nr. IV/4/9349/30 z dnia 20 listopada 1930 r. w sprawie Przepisów o gospodarce wagonami towarowemi.**

Decyzją z dnia 25.VII. 1930 r. Nr. IV/4/6149/30 zatwierdził Minister Komunikacji „Przepisy o gospodarce wagonami towarowemi" (R 2. — G. W. T.). Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1.I. 1931 — i będą rozesłane Dyrekcjom oddzielnie.

## SPRAWY WARSZTATOWE.

### 222.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 listopada 1930 r. Nr. VI/2/15378/30 o wydaniu „Przepisów o utrzymaniu oświetlenia elektrycznego wagonów osobowych".**

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o utrzymaniu oświetlenia elektrycznego wagonów osobowych", które ukazują się równocześnie w osobnem wydaniu.

## SPRAWY ZASOBOWE.

### 223.

**Nr. VI. 4/15289/30 z dnia 31 października 1930 r. w sprawie zakupów centralnych, zgłaszania zapotrzebowań i przedkładania wykazów zbędnych zapasów.**

W celu możności dostosowania planu zakupów materjałów do robót eksploatacyjnych w/g okresów roku budżetowego, podział centralnych zakupów, terminy zgłaszania i sposób sporządzania zapotrzebowań, terminy i sposób sporządzania wykazów zbędnych zapasów ustala się jak następuje:

**A. Podział zakupów centralnych.**

I. **Ministerstwo Komunikacji** będzie zawierać umowy na zakup niżej wymienionych materjałów:
1) Materjały nawierzchni metalowe,
2) Węgiel,
3) Cyna,
4) Antymon,
5) Stopy łożyskowe,
6) Miedź czysta (względnie złom miedziany),
7) Materjały zagraniczne do elektrycznego spawania,
8) Rury miedziane,
9) Rury mosiężne,
10) Ściany i blachy miedziane paleniskowe,
11) Pręty miedziane na zespórki,
12) Żelazo sztabowe i kształtowe,
13) Stal resorowa,
14) Stal maszynowa marki IV[1],
15) Blacha żelazna marki „P",
16) Blacha żelazna marki „K",
17) Blacha żelazna marki „O",
18) Blacha żelazna dachowa,
19) Osie,
20) Koła,
21) Zestawy kołowe,
22) Obręcze,
23) Płomieniówki i płomienice z wyłączeniem rur do przegrzewaczy Schmidta, Brotana i t. p.,
24) Rury kotłowe,
25) Inżektory (tylko typy produkowane zagranicą),
26) Lubrykatory (tylko typy produkowane zagranicą),
27) Prasy smarne (tylko typy produkowane zagranicą),
28) Części hamulca „Westinghouse",
29) Żeliwo lejarskie,
30) Sprzęgi śrubowe i zapasowe typu 1921 r. oraz wzmocnione typu 1927 r.,
31) Haki pociągowe typu 1921 r. i wzmocnione typu 1927 r.,
32) Trzony zderzakowe w/g rys. Nr. n-7-1,
33) Zderzakowe kosze w/g rys. Nr. n-7-1,
34) Sprężyny norm. zderzakowe Nr. n-7-2,
35) Sprężyny norm. pociągowe Nr. n-7-3,
36) Przetwory ropy naftowej,
37) Cement,
38) Druki ujednostajnione przez M. K. dla P. K. P. (za wyjątkiem druków „Warunki techniczne dostaw"),
39) Urządzenia warsztatowe,
40) Obrabiarki.

Przekazuje się zakupywanie następujących materjałów dla wszystkich Dyrekcyj (centralnie).

II. **Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie:**
1) Drut żelazny telegraficzny,
2) Wyroby gumowe (oprócz wyrobów gumowych do ham. Hardy'ego, zakup których należy do kompetencji poszczególnych D. O. K. P.),
3) Laufry pod głowę do wagonów osobowych,
4) Dywany do wagonów osobowych,
5) Pasy okienne do wagonów osobowych,
6) Łóżka i pościel z cechami kolejowemi,
7) Plusze,
8) Ceraty,
9) Linoleum,
10) Tabliczki emaljowane,
11) Paski telegraficzne (taśma),
12) Żarówki,
13) Izolatory porcelanowe i szklane różnych wielkości,
14) Haki do izolatorów,
15) Kołki do izolatorów,

16) Poprzeczniki do izolatorów,
17) Drut stalowy do pędni (drutociągi),
18) Drut miedziany do celów elektrotechnicznych,
19) Drut mosiężny do celów elektrotechnicznych,
20) Drut krzemo-bronzowy,
21) Przewodniki miedziane gołe i izolowane,
22) Przewodniki krzemo-bronzowe,
23) Kable telegraficzne, telefoniczne i blokowe,
24) Sznury 2-wu i wielożyłowe,
25) Ogniwa „Meidingera" kompletne,
26) Ogniwa „Leclanche'a",
27) Ogniwa suche i inne,
28) Szkła sygnałowe (kolorowe),
29) Drut stalowy ocynkowany,
30) Drut miedziany izolowany,
31) Drut bronzowy do linji telefonicznej,
32) Ogniwa galwaniczne,
33) Siarczan miedzi,
34) Aparaty telegraficzne,
35) Aparaty telefoniczne,
36) Łącznice (centrale telefoniczne),
37) Sznury do telefonów i łącznic,
38) Części gazowego oświetlenia wagonów,
39) Materjał na firanki do okien wagonowych,
40) Materjał na zasłonki do lamp wagonowych,
41) Armatura węży gumowych do parowego ogrzewania,
42) Materjały na mundury,
43) Buty skórzane i filcowe,
44) Przekładki izolacyjne do złącz szynowych typu Sipilny oryg. amer.

**III. Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.**

1) Szkło taflowe przezroczyste i matowe,
2) Kartoniki biletowe,
3) Cylindry parowozowe,
4) Części hamulca Hardy,
5) Kożuchy,
6) Druki ujednostajnione „Warunki techniczne dostaw" (P. K. P. Serja Z od Nr. 13o).

**IV. Dyrekcji Kol. Państwowych w Katowicach.**

1) Ołów w gąskach i blacha ołowiana,
2) Cynk w gąskach,
3) Miedź fosforowa.

**V. Dyrekcji Kol. Państwowych w Gdańsku.**

1) Pilniki.

Materjały nie wymienione powyżej w centralnych zakupach winny poszczególne Dyrekcje zakupywać bezpośrednio we własnym zakresie.

**B. Terminy nadsyłania zapotrzebowań i sposób ich sporządzania.**

Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji ustanawia niżej podane terminy nadsyłania zapotrzebowań do Departamentu VI-go Ministerstwa Komunikacji, które to terminy winny być ściśle przez Dyrekcję przestrzegane.

| WYSZCZEGÓLNIENIE MATERJAŁÓW | Terminy zgłaszania zapotrzebowań na | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I okr. budż. | | | II okr. budż. | | | III okr. budż. | | | IV okr. budż. | | |
| | kwiecień | maj | czerwiec | lipiec | sierpień | wrzesień | paźdz. | listopad | grudzień | styczeń | luty | marzec |
| 1. Ściany i blachy miedziane palenisk<br>2. Miedź na zespórki<br>3. Rury miedziane i mosiężne | 15/12<br>Wykazane ilości do zakupu powinny być podzielone na poszczególne miesiące. | | | | | | 15/6 | | | | | |
| 4. Cyna, antymon | 1/12 | | | 1/3 | | | 1/6 | | | 1/9 | | |
| 5. Metale łożyskowe | 1/2 | 1/3 | 1/4 | 1/5 | 1/6 | 1/7 | 1/8 | 1/9 | 1/10 | 1/11 | 1/12 | 1/1 |
| 6. Złom miedzi | W miarę ujawnionej potrzeby. | | | | | | | | | | | |
| 7. Żelazo sztabowe i kształtowe, wszystkich gatunków i wymiarów | 1/11 | | | 1/2 | | | 1/5 | | | 1/8 | | |
| 8. Blachy dachowe, marki K. O. i P. | 1/12 | | | 1/3 | | | 1/6 | | | 1/9 | | |
| 9. Stal resorowa i maszynowa (m IV[1]) | 1/12 | | | 1/3 | | | 1/6 | | | 1/9 | | |
| 10. Żeliwo lejarskie | 1/2 | 1/3 | 1/4 | 1/5 | 1/6 | 1/7 | 1/8 | 1/9 | 1/10 | 1/11 | 1/12 | 1/1 |

<table>
<tr><th rowspan="3">WYSZCZEGÓLNIENIE MATERJAŁÓW</th><th colspan="12">Terminy zgłaszania zapotrzebowań</th></tr>
<tr><th colspan="3">I okr. budż.</th><th colspan="3">II okr. budż.</th><th colspan="3">III okr. budż.</th><th colspan="3">IV okr. budż.</th></tr>
<tr><th>kwiecień</th><th>maj</th><th>czerwiec</th><th>lipiec</th><th>sierpień</th><th>wrzesień</th><th>paźdz.</th><th>listopad</th><th>grudzień</th><th>styczeń</th><th>luty</th><th>marzec</th></tr>
<tr><td rowspan="2">11. Obręcze<br>12. Osie, koła, zestawy kołowe<br>13. Płomieniówki i płomienice</td><td colspan="6">15/12</td><td colspan="6">15/6</td></tr>
<tr><td colspan="12">Wykazane ilości do zakupu powinny być podzielone na poszczególne okresy budżetowe.</td></tr>
<tr><td>14. Inżektory lubrykatory, prasy smarne</td><td colspan="3">1/12</td><td colspan="3">1/3</td><td colspan="3">1/6</td><td colspan="3">1/9</td></tr>
<tr><td>15. Części ham. Westinghouse'a</td><td colspan="3">1/11</td><td colspan="3">1/2</td><td colspan="3">1/5</td><td colspan="3">1/8</td></tr>
<tr><td>16. Normalne zapasowe części do wagonów: sprzęgi, haki, trzony, kosze zderzakowe<br>17. Normalne sprężyny zderzakowe i pociągowe</td><td>1/2</td><td>1/3</td><td>1/4</td><td>1/5</td><td>1/6</td><td>1/7</td><td>1/8</td><td>1/9</td><td>1/10</td><td>1/11</td><td>1/12</td><td>1/1</td></tr>
<tr><td>18. Przetwory ropy naftowej</td><td colspan="12">Dostawy uskuteczniają się na zasadzie rocznych umów. Zapotrzebowania należy składać do 15 każdego miesiąca na następny miesiąc do DOKP. Lwów. Dla zawarcia rocznych umów należy zgłaszać roczne potrzeby do M. K. na 1/III.</td></tr>
<tr><td>19. Cement</td><td colspan="12">Roczne zapotrzebowanie na d. 16/I z podziałem dostawy na poszczególne miesiące.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">20. Ujednostajnione druki</td><td colspan="12">z podziałem na poszczególne kwartały</td></tr>
<tr><td colspan="6">1/12</td><td colspan="6">1/6</td></tr>
<tr><td>21. Materjały zagraniczne do elektycznego spawania</td><td colspan="12">Roczne zapotrzebowanie 1/I z podziałem na dwa półrocza</td></tr>
<tr><td>22. Materjały nawierzchni metalowe</td><td colspan="12">Na specjalne zlecenie Ministerstwa Komunikacji.</td></tr>
<tr><td>23. Węgiel</td><td colspan="12">Nie później 3-go każdego miesiąaa poprzedzającego miesiąc dostawy (rozporządzenie VI. 13106/23/25 z dn. 10/IX-25 r.)</td></tr>
<tr><td>24. Cylindry parowe parowozowe</td><td colspan="12">Sprawozdania o ilostanach na każdego 1-go stycznia, kwietnia, lipca i października.</td></tr>
<tr><td>25. Urządzenia warsztatowe</td><td colspan="12" rowspan="2">Przy zgłaszaniu preliminarza budżetowego i w miarę potrzeby.</td></tr>
<tr><td>26. Obrabiarki</td></tr>
</table>

Terminy zgłaszania zapotrzebowań na materjały nabywane centralnie, przez odnośne Dyrekcje O. K. P., ustalają Dyrekcje dokonywujące centralnych zakupów i powiadamiają pozostałe Dyrekcje oraz Ministerstwo Komunikacji.

Wykazy zapotrzebowań należy sporządzać według poniższego szematu.

| Nr. bieżący | Nr. mianown. | Nazwa materjału, wymiary, marka, warunki techniczne | Jednostka | Ilość potrzebna do dn. | Remanent na dzień ...... (data sporz. zapotrzebow. | Ilość zapotrzebowana lecz niezamówiona (zam. Nr. ......) | Ilość zamówiona lecz jeszcze niedostarczona (zam. Nr. ......) | Ilość do zakupu 5−(6+7+8) | Ilość zbędna ponad roczny rozchód stawiana do dyspozyc. | Rozchód za ubiegłe 3 miesiące | UWAGI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| | | | | | | | | | | | |

Rubryki 6, 7 i 8 powinny być wypełniane danemi na dniu sporządzenia zapotrzebowania, a ilości do zakupu powinny stanowić ilość wskazaną w rubryce 5-ej, mniej ilości wskazane w rubrykach 6, 7 i 8-ej.

W zapotrzebowaniach na materjały wyszczególnione w pozycjach 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10 i terminarza należy w rubryce 5-ej wykazywać ilość potrzebną na odpowiedni okres, plus jednomiesięczny zapas.

Co zaś do centralnych zakupów, dokonywanych przez Dyrekcje O. K. P. to te ostatnie, w zależności od tego w jakim okresie, od nia zgłoszenia materjał zostanie dostarczony, winny okres powyższy odpowiednio ustalić, powiadamiając o tem wszystkie D. O. K. P., a w odpisie M. K.

Zapotrzebowania winny być nadsyłane obowiązkowo, z takim wyrachowaniem, aby Urząd zamawiający mógł je otrzymać najpóźniej w terminach na to ustalonych, otrzymane bowiem po wyznaczonych terminach, musiałyby być załatwiane poza programem i w tym wypadku odpowiedzialność za ewentualny brak materjałów ponosić będą Dyrekcje, które nie zgłosiły zapotrzebowań we właściwym czasie.

W wykazach zapotrzebowań winny być zamieszczane wszystkie wymiary odnośnych materjałów posiadanych w zapasie, bez względu na to, czy dany materjał podlega zakupowi, czy zapas jego jest wystarczający, albo stanowi nadmiar. W ostatnim wypadku ilość stanowiąca nadmiar, ponad roczny rozchód winna być wykazywana w rubryce 10-ej.

Ilości wykazane w rubryce 10-ej, jako zbędne, przechodzą do dyspozycji Urzędu, który dany materjał zamawia centralnie, mogą więc być rozchodowane tylko przy jednoczesnem powiadomieniu Urzędu telegraficznie o ich zużyciu na własne potrzeby, gdyż zbędnemi ilościami obdzielane będą inne Dyrekcje O. K. P., a wydane w tym względzie zarządzenia muszą być bezwzględnie wykonane.

Ogólną ewidencję zgłaszanych nadmiernych zapasów materjałów, z liczby nabywanych centralnie prowadzi Ministerstwo Komunikacji, względnie odnośna Dyrekcja Kolejowa i tylko wyłącznie za ich pośrednictwem może się odbywać przekazywanie nadmiernych zapasów materjałów tej kategorji z jednej Dyrekcji do drugiej.

W zapotrzebowaniach na ściany miedziane paleniskowe należy powoływać się na odnośną tablicę albumu ścian sitowych i drzwiowych, opracowanego przez M. K. i rozesłanego Dyrekcjom przy piśmie z dn. 13 XII 1929 r. Nr. VI. 17089/3/29, a w wypadkach, gdy odnośna tablica albumu nie odpowiada potrzebom Dyrekcji dołączać do zapotrzebowania 1 egz. odnośnego rysunku.

W razie pilnej potrzeby jakiego materjału z liczby nabywanych centralnie należy zgłaszać zapotrzebowania wyłącznie do Urzędu, który je zamawia, a nie poszukiwać takich materjałów bezpośrednio w innych D. O. K. P. W wyjątkowych wypadkach zezwala się Dyrekcjom nabywać we własnym zakresie materjały zastrzeżone dla centralnego zakupu, w niewielkich ilościach niezbędnych dla wykonania terminowej roboty.

### C. Sporządzanie wykazów materjałów zbędnych lub znajdujących się w nadmiernej ilości.

Zbędne lub nadmierne ilości materjałów z liczby nabywanych przez każdą poszczególną Dyrekcję dla potrzeb własnych powinny być zestawiane w wykazy raz do roku 1 sierpnia i komunikowane sobie wzajemnie, celem ich zlikwidowania, a Ministerstwu Komunikacji do wiadomości. Niezależnie od tego, w ciągu roku wykazy te należy uzupełniać w miarę ujawnienia nadmiaru materjałów nie objętych rocznym wykazem.

Wykazy materjałów zbędnych lub znajdujących się w nadmiernej ilości, komunikowane sobie wzajemnie, należy sporządzać w/g poniższego wzoru:

| Pozycja | Dział | Numer mianownicy | Przedmiot | Jednostka | Ilostan na | Rozchód roczny | Ilość do odstąpienia | UWAGI |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| | | | | | | | | |

Celem ułatwienia posiłkowania się powyższemi wykazami zleca się sporządzać je w oddzielnych zeszytach dla każdego działu mianownictwa; przy tem nie jest potrzebne i utrudnia posiłkowanie się wykazami podawanie, ile danego materjału jest w poszczególnych magazynach jak to niektóre Dyrekcje robią — należy podawać zapasy ogólne.

Pozatem w rubryce 3-ej wykazu (przedmiot) nie można ograniczać się tylko do wyszczególnienia nazwy w/g mianownictwa, lecz trzeba wskazywać wymiary, typ jednostki taboru do jakiej dany przedmiot może mieć zastosowanie, lub wreszcie powoływać się lub dołączyć rysunek względnie sporządzić szkic danego przedmiotu.

Od daty niniejszego zarządzenia traci moc poprzednie zarządzenie M. K. Nr. VI/4590/23/29 z dn. 26.III-29 r.

---

## SPRAWY PRZECIWPOŻAROWE.

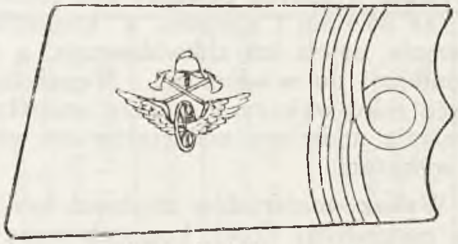
### 224.

**Nr. VI/1/3167/30 z dnia 14 sierpnia 1930 r. w sprawie umundurowania kolejowych straży pożarnych.**

Dla osób, pracujących w sprawie obrony przeciwpożarowej objektów kolejowych i dla członków straży pożarnych kolejowych ustala się odznaczenia, wskazane na załączniku.

# Dystynkcje
## Kolejowych Straży Pożarnych

1.



Komendant Główny.
(Refer. Pożarn. w M. k.)

2.



Komendant Okręgowy
(Refer. Pożarn. w Dyrekcji)

3.



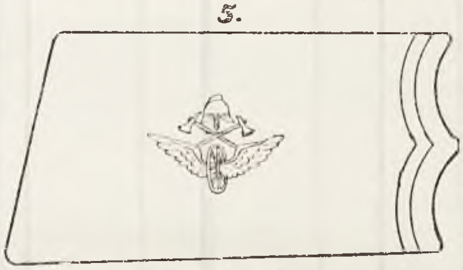
Dowódca Rejonowy.
(na teren Oddziału Mechanicznego)

4.



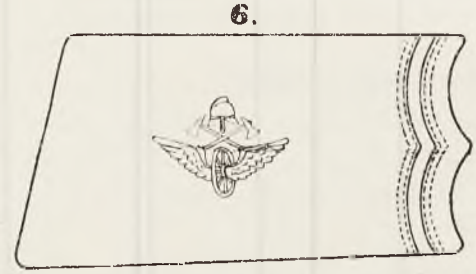
Dowódca na linji.

5.



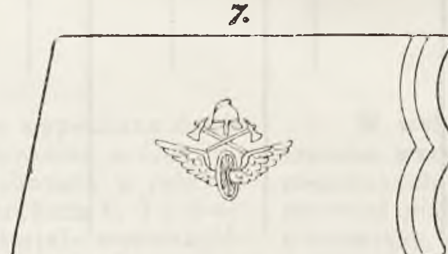
Zastępca Dowódcy.

6.



Drużynowy.

7.



Szeregowy.

Objaśnienie

Patka Nr. 1.- haft srebrny na ciemnogranatowym aksamicie.

— „ — „ 2 — „ — „ — „ — „

— „ — „ 3 — „ — „ — „ — „

Patka Nr 4 - haft srebrny na ciemnogranatowym aksamicie

— „ — „ 5 — „ — „ — „ — „

— „ — „ 6 - haft koloru szafirowego na suknie ciemnogranatowym przyczem haft ząbka ze słebnówką srebrną

Patka Nr. 7 - haft koloru szafirowego na suknie ciemnogranatowym

## ZAWIADOMIENIA:

Celem uczczenia obchodu setnej rocznicy Powstania Listopadowego Komitet Główny obchodu tego powstania wydał broszurę, medal pamiątkowy i żetony.

Cena broszury p. t. „Powstanie Listopadowe" wynosi zł 0,30, medalu pamiątkowego — 10 zł, żetonu — 1 zł.

Nabywać je można w Komitecie Głównym Obchodu Setnej Rocznicy Powstania Listopadowego" Warszawa, Prezydjum Magistratu, ul. Senatorska 14.

Ze względu na wzniosły cel należy popierać akcję Komitetu, sporządzać — o ile możności — zestawienia poszczególnych zamówień i przesyłać je pod wyżej wskazanym adresem Komitetu.

**WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.**

Drukarnia Państwowa. Nr. 53480. 25.XI.30. 8.500.

**WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.**